



## Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
21 December 2006  
Russian  
Original: English

---

### Шестьдесят первая сессия

Пункт 117 повестки дня

**Бюджет по программам на двухгодичный период 2006–2007 годов**

### **Нормы проезда воздушным транспортом**

#### **Доклад Консультативного комитета по административным и бюджетным вопросам**

1. Консультативный комитет по административным и бюджетным вопросам рассмотрел доклад Генерального секретаря о нормах проезда воздушным транспортом (A/61/188 и Согг.1). В ходе рассмотрения этого доклада Комитет встретился с представителем Генерального секретаря, который предоставил дополнительную информацию.

2. Доклад Генерального секретаря о нормах проезда воздушным транспортом был представлен в соответствии с резолюцией 42/214 Генеральной Ассамблеи от 21 декабря 1987 года и другими соответствующими резолюциями и решениями. В докладе Генерального секретаря представлена информация о нормах проезда воздушным транспортом за двухгодичный период, закончившийся 30 июня 2006 года, и сравнительные статистические данные за двухгодичный период, закончившийся 30 июня 2004 года.

3. Нормы проезда воздушным транспортом в Организации Объединенных Наций регулируются рядом резолюций и решений Генеральной Ассамблеи, в том числе резолюциями 42/214, 45/248 А и 53/214<sup>1</sup> и решениями 40/555, 44/442, 46/450 и 57/589. В соответствии с предоставленными Генеральному секретарю полномочиями по собственному усмотрению разрешать в отдельных случаях делать исключения из норм проезда воздушным транспортом и разрешать проезд бизнес-классом при особых обстоятельствах, которые это оправдывают, Генеральный секретарь издал административные инструкции с целью выполнения различных правил о персонале, касающихся норм проезда воздушным транспортом и исключений из них, последней из которых является ST/AI/2006/4.

---

<sup>1</sup> В резолюции 53/214 (раздел IV, пункт 14) Генеральная Ассамблея постановила, что Председатель Ассамблеи должен иметь все полномочия на использование средств, предусмотренных в бюджете для выполнения им своих функций, в том числе для покрытия путевых расходов.



4. Консультативный комитет отмечает, что за период 2004–2006 годов для Организации Объединенных Наций и структур Организации Объединенных Наций было сделано в общей сложности 217 исключений из норм проезда воздушным транспортом, повлекших за собой дополнительные расходы в размере 451 930 долл. США, или в среднем 2082 долл. США на одну поездку. Для сравнения можно отметить, что за период 2002–2004 годов было сделано 236 исключений, повлекших за собой дополнительные расходы в размере 442 472 долл. США, или в среднем 1875 долл. США на одну поездку (см. A/61/188 и Согг.1, таблицы 1–4). **Комитет придерживается мнения о том, что исключения следует внимательно анализировать. С этой целью Комитет рекомендует Генеральной Ассамблее обратиться к Управлению служб внутреннего надзора с просьбой о проведении ревизии всех категорий исключений, санкционированных в рамках норм проезда воздушным транспортом.**

5. Что касается исключений, разрешающих проезд первым классом, то Консультативный комитет, ссылаясь на доклад и предоставленную ему дополнительную информацию, отмечает, что многие исключения делаются для сотрудников Организации Объединенных Наций высокого уровня, сотрудников других структур Организации Объединенных Наций и приглашаемых официальных лиц. Комитет ссылается на пункт 3 резолюции 42/214 Генеральной Ассамблеи, в котором Ассамблея уполномочила Генерального секретаря делать по его усмотрению исключения и разрешать в отдельных случаях проезд первым классом. Комитет также ссылается на свой последний доклад по данному вопросу (A/59/573, пункт 10), в котором он отметил:

«... пришло время полностью пересмотреть вопрос о проезде первым классом. Комитет отмечает, что в последние годы многие авиалинии существенно уменьшили либо полностью ликвидировали салоны первого класса на своих самолетах. Вместо этого были созданы различные варианты улучшенного бизнес-класса, и различия в комфортности между этими классами и первым классом, как представляется, являются минимальными. Исходя из этого Генеральная Ассамблея, возможно, пожелает представить дополнительные рекомендации относительно будущих поездок первым классом, с тем чтобы они применялись лишь в самых исключительных случаях».

6. В этом контексте Консультативный комитет также ссылается на свой недавно выпущенный доклад об условиях службы и вознаграждении должностных лиц, не являющихся сотрудниками Секретариата (A/61/612 и Согг.1), в пункте 14 которого он отмечает, что проезд воздушным транспортом первым классом сейчас разрешается только в ограниченном числе случаев, и большинство старших должностных лиц имеет право только на проезд классом, непосредственно предшествующим первому классу. Комитет далее отмечает, что это изменение произошло в то время, когда на рынке увеличилось число предложений о проезде бизнес-классом, а в некоторых случаях бизнес-класс даже заменил первый класс.

**7. Консультативный комитет считает, что проезд первым классом должен быть разрешен только для Председателя Генеральной Ассамблеи и Генерального секретаря. В связи с этим Ассамблея, возможно, пожелает**

---

рассмотреть вопрос о внесении изменения в руководящий принцип, изложенный в ее резолюции 42/214 (см. также ниже).

8. По запросу Консультативный комитет был проинформирован о том, что доклад об обзоре норм проезда и причитающихся выплат для сотрудников, членов органов и вспомогательных органов Организации Объединенных Наций и организаций системы Организации Объединенных Наций, который Генеральная Ассамблея в ее резолюции 60/255 (раздел IV, пункт 2) просила провести в целях выработки общей политики на уровне системы Организации Объединенных Наций, готовится и будет представлен на рассмотрение Ассамблеи в ходе первой части ее возобновленной шестьдесят первой сессии. В этой связи Комитет был проинформирован о том, что Комиссия по международной гражданской службе не будет представлять дополнительную информацию помимо той, которая уже имеется в распоряжении Ассамблеи.

---